



Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 26/2017

Pääteiden ja kaupunkikehityksen yhteensovittaminen

Yhteenvetoraportti

Sisällysluettelo

1. Esipuhe, dia 3
2. Tiivistelmä, diat 4, 5
3. Tavoite, dia 6
4. Tulokset tiivistetysti, dia 7
5. Tiejaksojen merkityksen ja palvelutason analyysit, dia 8
6. Tilanne kaupunkiseuduilla yleisesti
Suunnittelun vuorovaikutus, dia 10
Kaupunkiseuduilta esiin nousseita puutteita, dia 11
Hyvälle prosessille tunnusomaisia piirteitä, dia 12
Valtakunnalliset yhteydet, dia 13
Yhteisesti prosessissa tunnistettuja yhteensovittamista edistäviä toimia, dia 14
Kysymyksiä eri aluetasojille tarkasteltaviksi, diat 15, 16
7. Suositukset
Valtion tahtotilaa ja yhtenäistä kantaa kaupunkien kehittämiseen tarvitaan, dia 18
Yhteistä tahtotilan muodostusta eri aluetasojilla kaivataan, dia 19
Pitkän aikavälin tarkasteluja sekä pelisääntöjä ja joustoa yhteensovittamiseen, dia 20
Sitoutumista tulisi vahvistaa, dia 21
Tahtotilan muodostaminen eri aluetasojilla, dia 22
Jatkotoimenpiteitä, dia 23
LIITE 1 [Tiejaksojen merkityksen ja palvelutason analyysit](#)
LIITE 2 [Pääteiden ja kaupunkikehityksen yhteensovittaminen -raportti](#)



Esipuhe

Pääteiden ja kaupunkikehityksen yhteensovittaminen -työllä haettiin uutta toimintalinjaa valtion ja kuntien väyläverkoston ja maankäytön suunnittelun uudenlaisen yhteensovittamisen mahdollisuuksiin yhdyskuntarakenteeltaan kaupunkimaisilla alueilla. Työn tulosten on tarkoitus edesauttaa yhteistyötä kaupunkialueilla riippumatta siitä, millaisia muutoksia hallinnon rakenteissa tehdään. Tarkastelunäkökulma on vahvasti valtakunnallisen liikenteen ja Liikenneviraston, mutta työssä ollaan oltu vuorovaikutuksessa kaupunkien kanssa kaupunkikehityksen tarpeiden ymmärtämiseksi.

Liikenneverkkoja, liikkumista ja kuljetuksia tarkastellaan väylänpidollisena kokonaisuutena ja maantieverkko nähdään osaltaan myös alustana uusille liikennepalveluille, tiedolle ja digitalisaation hyödyntämiselle. Työssä ei etsitty linjauksia väylien hallinnollisen luokan muutoksille.

Työn ohjausryhmään ovat kuuluneet Jukka Peura (puheenjohtaja), Päivi Nuutinen, Pekka Ovaska, Anni Rimpiläinen, Aapo Andersson, Auli Forsberg, Teija Snicker-Järvinen, Elisa Sanasvuori, Anna Saarlo, Seppo Serola ja Lari Teittinen Liikennevirastosta sekä Johanna Viikuna Kuntaliitosta, Mervi Karhula Liikenne- ja viestintä-ministeriöstä, Kaisa Mäkelä ympäristö-ministeriöstä ja Annu Korhonen Trafista.

Konsultin työtä ohjasi projektiryhmä, johon kuuluivat Jukka Peura (puheenjohtaja), Teija Snicker-Järvinen, Elisa Sanasvuori, Anna Saarlo, Seppo Serola ja Lari Teittinen Liikennevirastosta. Työn tekemisestä vastaavaan konsulttiryhmään kuuluivat Anne Herneoja, Olli Jokinen, Katja Lindroos ja Raisa Valli Sito Oy:stä sekä Hannu Pesonen Strafica Oy:stä.

Työn kuluessa tehtiin ryhmähaastatteluja ja pidettiin kaksi laajaa työpajaa. Liikenneviraston ja ELY-keskusten liikennejärjestelmä-päälliköiden verkosto ja maankäyttöverkosto ovat käsitelleet työn sisältöä. Loppuraportti käsitellään ja hyväksytään suunnittelu ja hankkeet -toimialan johtoryhmässä.

Helsingissä toukokuussa 2017

Liikennevirasto
Liikenne ja maankäyttö -osasto



Tiivistelmä 1/2

Työssä on etsitty toimintalinjaa, jossa kaupunkien kehittyminen ja valtakuntaa yhdistävien väylien toimivuus voidaan sovittaa yhteen nykyistä paremmin kaupunkimaisilla alueilla. Tarkastelu on kohdistettu kohdekaupunkiseutuihin: Jyväskylä, Kuopio, Lappeenranta–Imatra, Oulu, Seinäjoki, Turku ja Vaasa. Kaupunkiseutujen maantieyhteyksiä ja niiden merkitystä on tarkasteltu yhtäältä valtakunnallisen liikenteen ja kuljetusten ja toisaalta kaupunkiseudun sisäisen ja ulkoisen liikenteen ja kuljetusten näkökulmista. Lopputuloksena on saatu tiejaksojen luokittelu niiden merkityksen ja roolin perusteella.

Työssä on tarkasteltu maankäytön ja liikenteen suunnittelun toimintatapoja ja käytäntöjä sekä maantieverkon roolia ja palvelutasoa valituilla kaupunkiseuduilla.

Tavoitteena on ollut ymmärtää jatkuvan seudullisen liikennejärjestelmätyön roolia, maankäytön ja liikenteen suunnittelujärjestelmien nykykäytäntöjä sekä tekijöitä, jotka edistävät tai haittaavat maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista. Lisäksi on tunnistettu väyliin ja solmupisteisiin kohdistuvat maankäyttöpaineet hyödyntäen maankäyttö- ja liikennesuunnitelmia. Syntynyttä käsitystä maankäytön ja liikenteen suunnittelun haasteista on täydennetty haastatteluin. Suunnitelmien valmisteluun osallistuneita tahoja on haastateltu työn alkuvaiheessa ja myöhemmin linjausehdotuksia käsiteltäessä. Lisäksi työpajoissa on käsitelty työn tavoitteita ja reunaehtoja sekä työn linjausehdotuksia laajemman osallistujakunnan voimin.



Tiivistelmä 2/2

Valtion toimenpiteillä on suuri rooli kaupunkien kehitysedellytysten aikaansaamisessa. Toisaalta kaupunkien toimenpiteillä on suuri merkitys valtakunnallisten yhteyksien kehittymiselle erityisesti pitkällä aikavälillä. Haasteena on, että valtion rooli kaupungeissa on nykytilanteessa epäselvä. Valtiolla ei myöskään ole yhtenäistä kantaa kaupunkien kehittämiseen vaan kukin hallinnonala toimii itsenäisesti ja koordinoimattomasti omista lähtökohdistaan. Yhteensovitus tapahtuu kaavoitusprosessissa, jossa vetovastuu on kaupungeilla. Toisaalta lyhyen aikavälin rahoitusmahdollisuudet vaikuttavat merkittävästi tehtäviin ratkaisuihin. Kaupunkien lisäksi maakuntaliitoilla on merkittävä rooli etenkin pienemmällä kaupunkiseuduilla, mutta maakuntakaavoituksen verrattain vähäinen ohjaavuus ja rahoituksen puuttuminen eivät tue toteutusta. Valtakunnallisten intressien sijasta painottuu kilpailu valtion rahoituksesta.

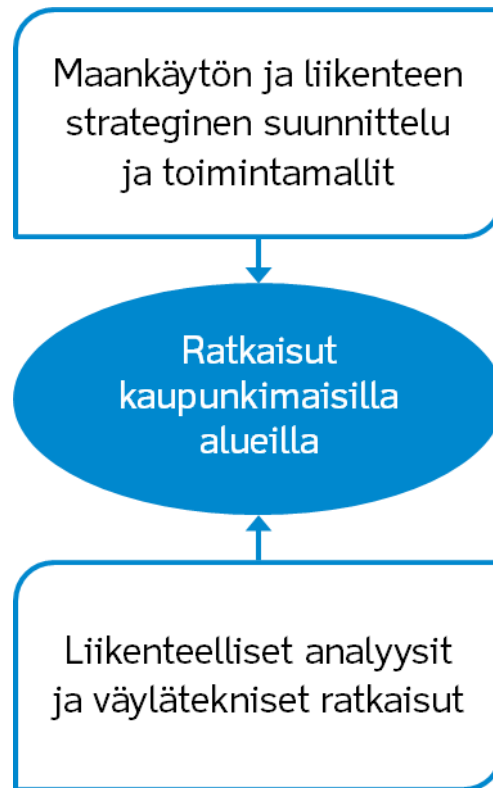
Suunnitteluysteistyön syvyydestä riippuu, miten hyvin eri toimijoiden näkökulmat tulevat otetuiksi huomioon. Epäselvyys heijastuu myös kansainvälisen ja valtakunnallisen liikenteen toimintaedellytysten turvaamiseksi tarvittavaan kaupunkien intressien ja pitkien matkojen ja kuljetusten tarpeiden yhteensovittamiseen. Ongelmana on sekä pitkäjänteisyyden että yhteisen tahtotilan puute.

Työssä annetaan suosituksia valtion tahtotilan muodostamisesta ja sen liittymisestä kaupunkikohtaisten sopimusten neuvotteluprosesseihin ja käytännön työhön eri yhteistyöfoorumeilla. Työssä tunnistettiin toimenpiteitä, jotka edistävät kaupunkikehityksen ja pitkien kuljetusten ja matkojen yhteensovittamista. Edellä mainittujen perusteella annettiin jatkotoimenpide-ehdotuksia, joita Liikennevirasto voi viedä eteenpäin omissa toiminnassaan ja toimenpiteitä, joihin Liikennevirasto voi välillisesti vaikuttaa.



Tavoite

- Tavoitteena on ollut ymmärtää jatkuvan seudullisen liikennejärjestelmätyn roolia, maankäytön ja liikenteen suunnittelujärjestelmien nykykäytäntöjä sekä tekijöitä, jotka edistävät tai haittaavat maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista.
- On etsitty toimintalinjaa, jossa kaupunkien kehittyminen ja valtakuntaa yhdistävien väylien toimivuus voidaan sovittaa yhteen nykyistä paremmin kaupunkimaisilla alueilla.
- Tarkastelu on kohdistettu kohdekaupunkiseutuihin: Jyväskylä, Kuopio, Lappeenranta–Imatra, Oulu, Seinäjoki, Turku ja Vaasa.
- Tarkastelu on tehty perustuen tiejaksojen merkityksen ja palvelutason analyyseihin, suunnitteluaineistoihin, haastatteluihin ja työpajatyöskentelyyn.





Tulokset tiivistetysti

Miltä tilanne näyttää?

- Valtion toimenpiteillä on suuri rooli kaupunkien kehitysedellytysten aikaansaamisessa.
- Kaupunkien toimenpiteillä on suuri merkitys valtakunnallisten yhteyksien kehittymiselle.
- Valtion rooli kaupungeissa on epäselvä eikä hallinnonaloilla ole yhtenäistä kantaa kaupunkien kehittämiseen.
- Valtion ja kuntien yhteinen tavoitteenasettelu on puutteellista.
- Pitkän aikavälin näkökulma puuttuu. Lyhyen aikavälin rahoitusmahdollisuudet vaikuttavat merkittävästi tehtäviin ratkaisuihin.
- Suunnitteluyhteistyön syvyydestä ja keskinäisestä ymmärryksestä riippuu, miten hyvin eri toimijoiden näkökulmat tulevat otetuiksi huomioon.
- Pitkien matkojen ja kuljetusten puolestapuhuja puuttuu prosessista.

Mitä saatiin aikaiseksi?

- Työssä annetaan suosituksia valtion tahtotilan muodostamisesta ja sen liittymisestä kaupunkikohtaisten sopimusten neuvotteluprosesseihin ja käytännön työhön eri yhteistyöfoorumeilla.
- Työssä tunnistettiin toimenpiteitä, jotka edistävät kaupunkikehityksen ja pitkien kuljetusten ja matkojen yhteensovittamista.
- Työssä annettiin jatkotoimenpide-ehdotuksia, joita Liikennevirasto voi viedä eteenpäin omassa toiminnassaan ja toimenpiteitä, joihin Liikennevirasto voi välillisesti vaikuttaa



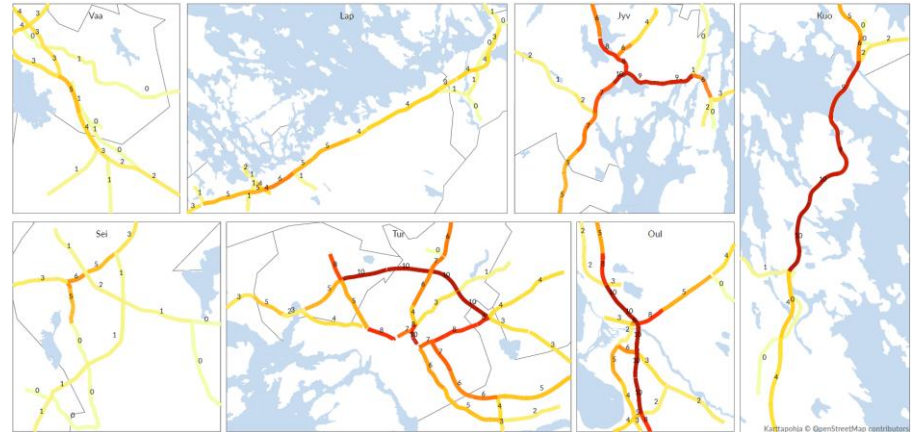
Tiejaksojen merkityksen ja palvelutason analyysit

Tarkastelussa osoitettiin

- kaupunkiseutujen maantieyhteyksien ja niiden osien liikenteellinen merkitys ja keskeisimmät palvelutasopuutteet eri näkökulmista tarkasteltuna
- kokonaiskuva kaupunkiseutujen tieverkkojen merkityksestä mm. valtakunnallisen liikenteen kannalta sekä
- vertailevaa tietoa eri kaupunkialueiden ja eri tiejaksojen liikenteestä, palvelutasopuutteista

Tuloksena saatiin

Maanteiden valtakunnallinen merkitys vaihtelee, palvelutaso on pääosin hyvä yksittäisiä ongelmakohtia lukuun ottamatta ja suurimmat pitkiä kuljetuksia ja matkoja haittaavat palvelutasopuutteet ovat katuverkolla (tarkemmin erillisessä kalvoaineistossa)



Liikenteellinen kokonaismerkitys luokiteltuna

Tarkastelu palvelee osaltaan kaupunkialueiden väyläverkoston suunnittelun linjausten laadintaa. Raportin sivut 10-21

Tilanne kaupunkiseuduilla yleisesti



Suunnittelun vuorovaikutus

- **Yhteistyössä on eroja:** ajoittuminen, vaikutusmahdollisuudet, neuvotteluvalmiudet
- **Seuduilla on erilaisia toimintamalleja.** Yhteistyöhön vaikuttavat vetovastuu, päätösvalta ja rahoitusmahdollisuudet. Joillakin seuduilla myös ylimaakunnallista yhteistyötä.
- Seudun kuntien yhteistyöhön ovat vaikuttaneet erilaiset näkökulmat alueen kehittämiseen, mahdollisuus osallistua yhteistyöhön ja käytettävissä olevat resurssit.
- MAL-sopimukset antaneet tukea valmisteluprosessille.
- Matka- ja kuljetusketjujen sujuvaan jatkumiseen **tarvitaan eri toimijoiden yhteisiä toimia.**





Kaupunkiseuduilta esiin nousseita puutteita

- Liikennejärjestelmäsuunnittelun ohjaavuus voidaan kyseenalaistaa, koska sillä ei ole virallista asemaa.
- Kaavoitus katsoo asioita rajatun alueen näkökulmasta.
- Merkittävältä väyliltä puuttuu pidemmän aikavälin yhteinen visio sekä palvelutasoa koskevat yhteiset tavoitteet. Nykyisessä prosessissa ei ole selkeää kohtaa osapuolten yhteiselle tavoiteasettelulle.
- Tie- ja raideliikenteen yhteensovittamisessa on puutteita.
- Valtion rooli ja tahtotila väylien kehittämisessä on jäänyt puutteelliseksi.
- Suunnittelutavoitteet, silloin kuin niitä oli, olivat yleisiä eivätkä ole antaneet toteutukselle riittävää pohjaa.
- Tavoitteet eivät ole ohjanneet toimien valintaa. Ongelmia on ratkottu ongelmakohtittain eikä maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista ole katsottu toiminnallisena kokonaisuutena.
- Tavoitteita ja toimia ei ole sovitettu käytössä oleviin resursseihin.
- Rahoituksen saaminen on ohjannut hankevalintaa.
- Yhteistyö ja hyvä valmistelu ei ole varmistanut toteutusta, koska suunnittelu ja rahoitusprosessit ovat erillään ja näin sitovuus puuttuu.
- Pitkämatkaiselle liikenteelle ei ole prosessissa ollut puolesta puhujaa.



Hyvälle prosessille tunnusomaisia piirteitä

- Yhteistyötä on harjoitettu pidemmän aikaa ja vuorovaikutus on jatkuvaa
- Yhteistyö perustuu eri näkökulmien tasapainoiseen ymmärtämiseen, ei valta-asetelmiin
- Valmisteluyhteistyö alkaa yhteisillä selvityksillä ja tietoaaineistoilla, jotka antavat kuvan suunnittelutilanteesta, tulevaisuuden kehityssuunnista, ongelmakohtista ja käytössä olevista keinoista
- Eri tahot pääsevät mukaan jo suunnittelun alkuvaiheisiin ja yhteisesti muodostetaan suunnittelua ohjaavat tavoitteet, joille löytyy tuki
- Yhteisenä pyrkimyksenä on löytää eri keinojen avulla toimiva kokonaisuus resurssit huomioon ottaen
- Eri tahot eivät lukkiinnu omiin ratkaisuihinsa vaan kyetään joustamaan, etsimään tilanteeseen sopiva ratkaisu ja käyttämään eri toimenpiteitä
- Otetaan huomioon sekä kaupunkikehityksen että pitkämatkaisen liikenteen tarpeet
- Kyetään tarkastelemaan kehittämistä ylimaakunnallisesti ja kehityskäytävittäin sekä ottamaan huomioon paikalliset olosuhteet



Valtakunnalliset yhteydet

Kaupunkiseudut hyötyvät valtakunnallisista yhteyksistä

- Kaupungit pyrkivät hyödyntämään omaa valtakunnallista saavutettavuuttaan. Vaikutuksia muiden kaupunkiseutujen saavutettavuuteen ei juuri tarkastella.
- Tärkeitä ovat yhteydet satamiin, rajanylityspaikoille, lentoasemille sekä jossain määrin matkakeskuksiin ja logistiikkakeskuksiin.
- Vaikka päätieverkon rooli pitkissä kuljetuksissa on merkittävä, viimeiset kilometrit ajetaan usein katuverkolla.
- Suuri osa maantieverkosta ei ole valtakunnalliselta merkitykseltään tärkeässä asemassa vaan paikallinen ja seudullinen liikenne ovat hallitsevia. Tärkeyteen vaikuttaa erityisesti verkollinen asema.
- Kaupunkien näkökulmasta paikalliset ja seudulliset tarpeet ovat etusijalla. Paikallisen liikenteen tukeutumista pääväyliin pidetään kustannustehokkaana väylän käyttönä.

Ongelmat ovat yleensä yksittäisiä

- Kasvavien liikennemäärien aiheuttamat ongelmat syntyvät vähitellen eikä niitä havaita ajoissa, koska suunnitteluyhteistyössä ei luoda pitkän aikavälin yhteistä kehitysnäkökulmaa pääteiden kehittämiseen. Kaupunkiseudun koolla on merkitystä ongelmien syntyyn.
- Ongelmapaikat maantieverkolla on yleensä tunnistettu ja ne ovat yksittäisiä. Ongelmien suuruus ja laajuus vaihtelevat, mutta ovat yleensä ajallisesti ja alueellisesti rajoittuneita.
- Ongelmia syntyy maankäytön tukeutuessa pääväyliin esim. kaupalliset palvelut, liittymäratkaisut. Suurimmat pitkien matkojen ja kuljetusten palvelutasopuutteet ovat yleensä katuverkolla.
- Viranomaistahot kokivat, ettei heillä ole riittävästi vaikutusvaltaa yksityisten toimijoiden ratkaisuihin, kuten reittien valintaan tai keskusten sijaintiratkaisuihin
- Parhaiten ongelmiin vastataan laajalla toimenpide-valikolla huomioon ottaen paikalliset olosuhteet.



Yhteisesti prosessissa tunnistettuja yhteensovittamista edistäviä toimia

- **Kansainvälisen ja valtakunnallisen saavutettavuuden kannalta keskeiset henkilö- ja tavaraliikenteen yhteysvälit** (ml. erikoiskuljetusten reitit) **ja solmut määritellään**. Muiden maanteiden roolia tarkennetaan.
- Määritellään eri toimijoiden kanssa yhteistyössä **valtakunnallisesti merkittävien pääteiden palvelutaso** asiakaslähtöisesti tunnistuen myös kaupunkikehityksen tarpeet.
- **Tunnistetaan palvelutason kannalta kriittiset tekijät** ohjeeksi vaiheittaisille kehittämistoimille ja pitkän aikavälin suunnittelulle.
- **Valtakunnallisesta liikenteen palvelutasosta pidetään huolta** ja sen ennakoitavuutta priorisoidaan **määritellyillä yhteysväleillä ja solmuissa** sekä otetaan huomioon yhteensovittaminen paikallisiin ratkaisumahdollisuuksiin.
- **Valtakunnallisen saavutettavuuden kannalta keskeisiä yhteysvälejä ja solmuja** sekä **valtion tahtotilaa** niiden kehittämisessä tarkastellaan **yhteyksivälin maakuntien, kuntien ja sidosryhmien kanssa** ottaen huomioon rahoitusmahdollisuudet.
- **Yhteistyö eri suunnittelutasojen ja toimijoiden välillä** toimii niin, että valtakunnallinen ja alueellinen tahtotila sekä palveluiden tarjoajien tarpeet voidaan sovittaa yhteen.
- Muodostetaan **linjaukset, ohjeet** ym., jotka tukevat yhteisen tahtotilan muodostamista.
- **Vahvistetaan sitoutumista yhteisesti sovittuun** säännöllisellä seurannalla ja ulottamalla MAL-sopimusten kaltainen sopimus laajemmin kaupunkien ja valtion välille.



Kysymyksiä eri aluetasolle tarkasteltaviksi 1/2

Näkökulmat	Liikenteen/ Pääväylien näkökulma	Liikenteen ja maankäytön yhteensovittamisen näkökulma	Toimintojen sijoittamisen näkökulma
<i>Kansainvälinen näkökulma</i>	<p><i>Liikenneviraston vastuulla:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Kuljetusketjun tahtotila, joka ottaa huomioon resurssit epäjatkuvuuskohdat (ajo- ja lepoajat) palvelutason säilyttäminen ja harkittu parantaminen häiriökohdat, jotka on mahdollista ja tavoiteltavaa poistaa liikenneteknisin keinoin 	<p><i>Maakuntien ja Liikenneviraston valtakunnallinen yhteistyö ALLI-työn pohjalta</i></p>	<p><i>Maakuntakaavoitus:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Taukopaikkojen ja muiden kansainvälisiä kuljetuksia palvelevien toimintojen sijoittaminen Logistiikkakeskusten ja pitkämatkaisia kuljetuksia tuottavien toimintojen sijoittaminen niin, että yhteys satamaan tai raja-asemalle on mahdollisimman sujuva
<i>Ylimaakunnallinen näkökulma</i>	<p><i>Liikennestrategia:</i></p> <p>Valtakunnallisen saavutettavuuden kannalta keskeisemmät kehittämistarpeet</p>	<p><i>Maakuntakaavojen yhteensovittaminen</i></p>	<p><i>"Toimintostrategia":</i></p> <p>Ylimaakunnallisesti palvelevien, paljon liikennettä tai kuljetuksia tuottavien toimintojen sijoittaminen</p>
<i>Maakunnallinen/ kuntien välinen näkökulma</i>	<p><i>Jatkuva liikennejärjestelmätyö:</i></p> <p>Luodaan joukkoliikenteen verkostomainen rakenne ja hallitaan solmupisteet</p>	<p><i>MAL-sopimukset:</i></p> <p>Pitkän aikavälin näkökulma toimintojen ja liikenteen yhteensovittamiseen</p>	<p><i>Maakuntakaavoitus:</i></p> <p>Toimintojen sijoittaminen niin, että paikallinen liikenne ei tukeudu valtakunnallisesti merkittäviin väyliin</p>



Kysymyksiä eri aluetasolle tarkasteltaviksi 2/2

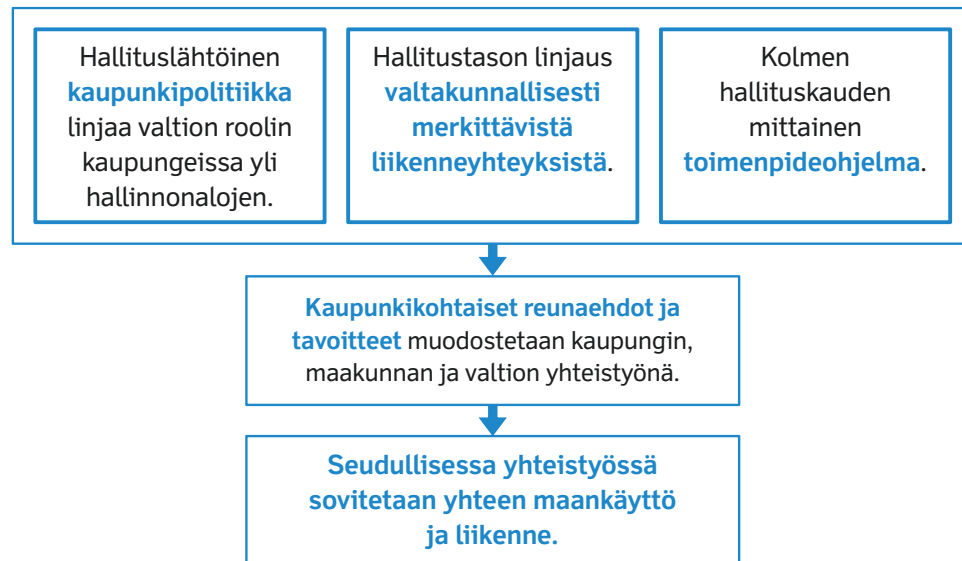
Näkökulmat	Liikenteen/ Pääväylien näkökulma	Liikenteen ja maankäytön yhteensovittamisen näkökulma	Toimintojen sijoittamisen näkökulma
<i>Nauhamaisen kaupungin/ kaupunkiseudun näkökulma</i>	<p><i>Jatkuva liikennejärjestelmätyö:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Määritellään palvelutasot ja tunnistetaan, mitkä väylän osat edellyttävät palvelutason nostoa ja mitkä sen säilyttämistä Mahdollisten häiriöiden ajallinen ja alueellinen rajoittaminen 	<p><i>MAL-sopimus:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Rakennemallityö Liikenteen ja maankäytön kokonaisuuden optimointi Laajan keinovalikoiman harkittu käyttö 	<p><i>Yleiskaavoitus:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Kaupunkirakenteen tiivistäminen ja kestävien liikennemuotojen toimintaedellytysten parantaminen Paikallisesti palvelevien toimintojen sijoittaminen paikallisverkkoon tukeutuen
<i>Pääte piste-kaupungin/ kaupunkiseudun näkökulma</i>	<p><i>Jatkuva liikennejärjestelmätyö:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Kuljetusketjun jatkuminen katuverkossa, tärkeimpien väylien palvelutason turvaaminen Kuljetusten kannalta kriittiset väylät priorisoidaan 	<p><i>MAL-sopimus:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Rakennemallityö Liikenteen ja maankäytön kokonaisuuden optimointi Laajan keinovalikoiman harkittu käyttö 	<p><i>Yleiskaavoitus:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Priorisoitujen väylien toimivuudesta huolehtiminen Paikallisesti palvelevien toimintojen sijoittaminen paikallisverkkoon tukeutuen
<i>Väyläkohtainen näkökulma</i>	<p><i>Jatkuva liikennejärjestelmätyö, esisuunnittelu:</i></p> <p>Väylän roolin mukaiset ratkaisut Toteuttamisen vaiheistus</p>	Ympäristöön sopivat, turvalliset tekniset ratkaisut, jotka ottavat huomioon väylän merkityksen matka- ja kuljetusketjuissa	<p><i>Yleis- ja asemakaavoitus:</i></p> <p>Liikenteen haittavaikutusten (melu, päästöt, onnettomuudet) ennaltaehkäisy Riittävä tilavaraus tieteknisille ratkaisuille</p>

Suosituksset



Valtion tahtotilaa ja yhtenäistä kantaa kaupunkien kehittämiseen tarvitaan

- **Hallituslähtöinen kaupunkipolitiikka** linjaisi valtion ja valtion liikennehallinnon roolia ja tahtotilaa kaupungeissa yli hallinnonalojen
- Kaupunkipolitiikan rinnalle tarvittaisiin **hallitustason linjaus valtakunnallisesti merkittävistä liikenneyhteyksistä**, joiden palvelutasosta pidettäisiin huolta myös kaupunkien tai taajamien kohdalla
- **Kolmen hallituskauden mittainen toimenpideohjelma** toisi varmuutta paitsi liikenneyhteyksien kehittymisestä niin tukea maankäytön suunnitteluun
- Valtakunnallisten poliittisten linjausten tueksi Aluerakenteen ja liikenteen kehityskuva 2050 (ALLI) -työtä olisi hyvä tarkentaa.





Yhteistä tahtotilan muodostusta eri aluetasoilla kaivataan

- Valtion yhteisen tavoitetilän muodostaminen voisi liittyä valmistautumiseen erilaisten **kaupunkikohtaisten sopimusten neuvotteluprosesseihin**. Tällaisia sopimuksia ovat MAL- ja Kasvusopimukset.
- Maakunta- tai kaupunkikohtaisia neuvotteluja varten tarvitaan näkemys **valtakunnallisesti merkittävistä liikennekäytävistä** ja siitä, mikä liikenteen **palvelutason elementti** kussakin käytävässä on **kriittinen**. Sen perusteella voidaan tarkentaa kaupunkikohtaisen suunnittelun tavoitteita.
- **Yhteysvälit**, maantieverkko ja niiden palvelutasot **tarkastellaan ylimaakunnallisessa yhteistyössä** (alueen tahtotilan muodostaminen).
- **Jatkuva**, eri toimijat (ml. operaattorit) mukaan ottava **liikennejärjestelmätyö** tunnistaa palvelutason ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi tarvittavat toimenpiteet liikennejärjestelmässä.



-



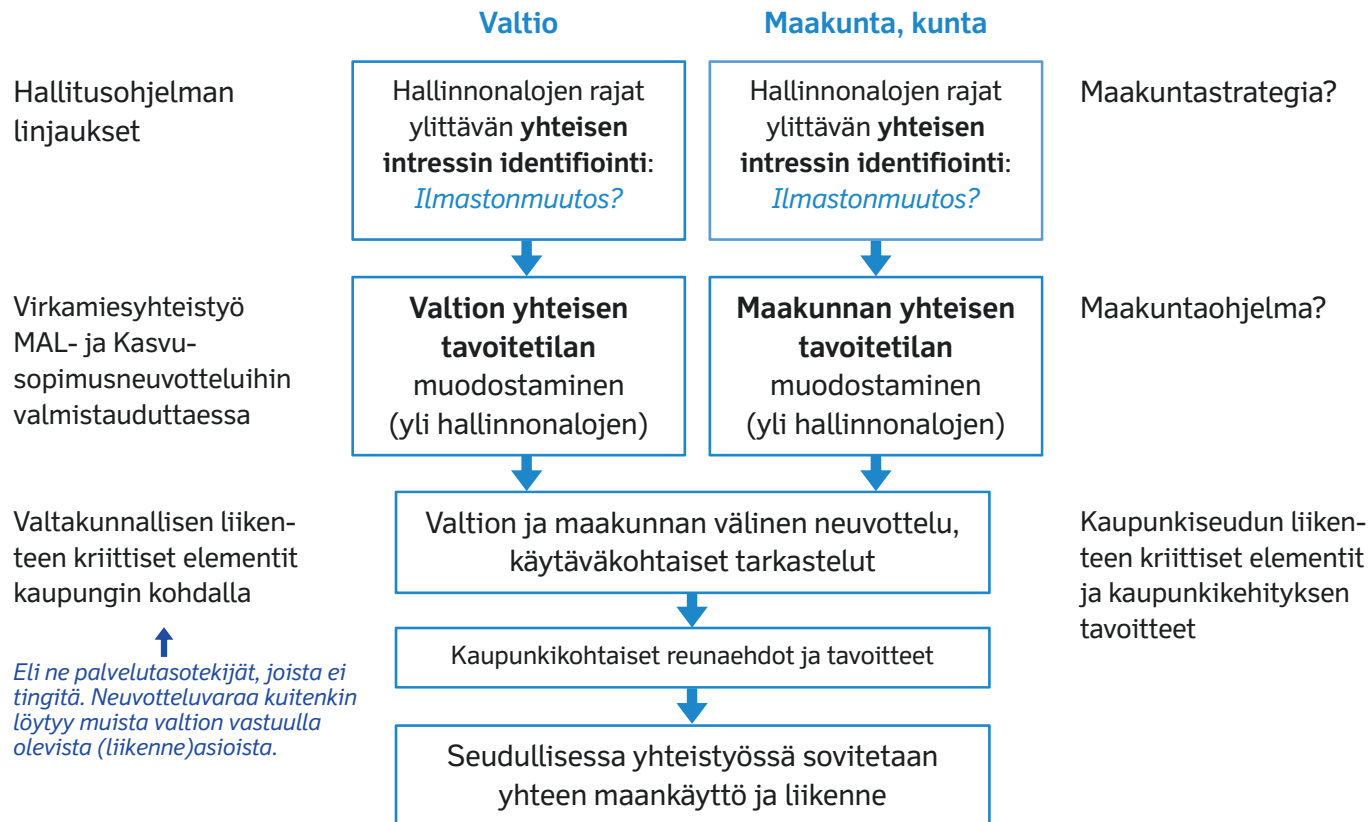
Sitoutumista tulisi vahvistaa

- Sitoutumista edistäisivät **maakuntien ja valtion** neuvottelut yhteisestä tahtotilasta, realistisesta päätieverkon ja solmujen palvelutason kehittämisestä ja vastuista
- Neuvottelutulos voitaisiin kirjata **poliittisesti hyväksyttyihin strategioihin** (pääväyläverkon 10.v aiesopimus tai ylimaakunnallinen väyläkohtainen kehittämissuunnitelma ja sopimus).
- Sitoutumista parantaisi **seudullisen aiesopimuksen** laajentaminen nykyistä useammille kaupunkiseuduille.
- Sopimukseen olisi kuitenkin tarpeen saada myös pitkän aikavälin kehittämisen näkökulma.
- Liikennejärjestelmä- ja maankäytönsuunnittelutyötä sekä ylimaakunnallisen/liikennekäytäväkohtaisen strategian valmistelua tulisi ohjeistaa ja **yhteistyötä tulisi johtaa**.





Tahtotilan muodostaminen eri aluetasoilla





Jatkotoimenpiteitä

Liikenneviraston vaikutuspiirissä olevia toimenpiteitä

- **Kaupungit tulisi luokitella verkollisen asemansa mukaan**, mikä yhdessä pääteiden toimintalinjat -työn kanssa muodostavat pohjan yhteysvälikohtaisille tarkasteluille, ongelmien luokittelulle ja ratkaisujen suunnittelulle
- Yhteysvälinäkökulmaa, johtamiseen liittyviä haasteita sekä valtion yhteisen tahtotilan muodostamista ehdotetaan tarkasteltavan **esimerkkitapauksen avulla**.
- **Valtakunnallista liikennejärjestelmätyötä** tulee jatkaa ja kehittää vuorovaikutuksessa alueiden ja sidosryhmien kanssa.

Toimenpiteitä, joihin Liikennevirasto voi välillisesti vaikuttaa

- Ylimaakunnallisen liikennestrategian rinnalle tarvittaisiin **ylimaakunnallinen toimintostrategia**, jossa määriteltäisiin ylimaakunnallisesti palvelevien, paljon liikennettä tai kuljetuksia tuottavien toimintojen sijoittaminen
- Toimintostrategia yhdessä ylimaakunnalliseen liikennestrategian kanssa antaa hyvät työkalut **maakuntakaavojen yhteensovittamiseen**.
- **Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimiskäytäntöjä ja sopimista edeltäviä suunnitteluprosesseja** tulisi kehittää.

Verkkójulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)
ISSN-L 1798-6656
ISSN 1798-6664
ISBN 978-952-317-412-2